LECTURE

SUR

L'Entreprise du Chemin de Fer du Nord,

Donnée par M. A. BUIES, à la Salle de Musique, le 26 mars 1874.

I

Messieurs,

Ce qu'il faut, ce qui est un besoin essentiel, une condition absolue d'existence pour les peuples modernes, ce sont les grands travaux industriels, l'application vaste et répétée de la science, et des voies de communication aussi nombreuses qu'étendues. La vie matérielle est analogue à la vie animale ; il faut qu'un pays soit sillonné de chemins de fer comme un membre est sillonné de muscles et de nerfs. Les voies de communication rapides sont comme les artères et les veines où se précipite le sang : sans elles, pas de circulation, pas de vie possible. Or, le sang d'un peuple aujourd'hui, c'est le commerce, ce sont les produits de son activité qu'il fait circuler dans tous les sens et qui, incessamment, se renouvellent.—S'il refuse de se frayer des routes vers les grands centres et les ports de mer qui servent de débouchés à son travail et à son industrie, il s'affaissera, il périra au milieu même de sa richesse. Les parties éloignées succomberont les premières, puis, la tête et le cœur suivront.

C'est à cette agonie, agonie de lui-même que le peuple de notre province assiste depuis vingt-cinq ans. Il a vu une à une ses plus belles régions s'appauvrir et se dépeupler ; il a vu la plus belle ville du monde, sa capitale, accumuler lentement ses ruines et s'en aller vers les choses du passé ; il s'est vu, lui, un des peuples les plus vigoureux, et sans nul doute l'un des vieux doués de la terre, contraint de déserter ses foyers et de chercher du travail sur un sol lointain, quand le sien propre régorgeait de trésors. Ce que nous avons de richesses ferait la fortune d'un continent, et cependant nous n'avons pas pu nourrir un million d'hommes ! Nos mines sont inépuisables, et cependant où sont les bras qui les exploitent, où les chemins de fer qui en transportent les produits capables d'alimenter l'industrie de toute l'Amérique ? L'admirable vallée du St. Maurice offre en vain son sein intarissable à quiconque voudrait le presser, mais à peine quelques milliers d'hommes s'échelonnent sur cet espace que devraient couvrir les puissantes machines de l'industrie. La vallée du Saguenay, si brillante de promesses, il y a quelques années à peine, maintenant se dépeuple, languit et mesure, dans un abandon douloureux, ce qui lui reste de forces pour retarder sa chûte.

Et nous, habitants de Québec, où en sommes nous ? Depuis vingt-cinq ans, Québec n'a pas fait un pas ; au contraire, il a vu disparaître graduellement tout ce qu'il avait acquis jusqu'alors. Cette fière cité n'est plus qu'une suite de ruines, et

tout l'effort de ses citoyens se perd à étayer, à soutenir debout des maisons qui s'écroulent, à rapiècer, à combler des crevasses, à refaire du neuf avec du vieux et à blanchir les loques.—Quelques petites industries ont pris naissance, mais les grandes ont disparu, et d'autres plus grandes encore, que réservait à la capitale son développement naturel, n'ont pas même vu le jour. Oui, depuis vingt-cinq ans, nous diminuons, nous cédons du terrain tous les jours, la propriété tombe d'année en année et ses possesseurs perdent de plus en plus les moyens de la rétablir; tous, en général, nous perdons ce que nous aurions pu acquérir durant ce quart de siècle de merveilleux progrès qui a vu s'élever par centaines des cités dans des régions inconnues, et des villes au berceau devenir de grandes métropoles.

Si le génie actif de notre époque, si l'esprit d'entreprise eussent fait pour nous ce que la nature les conviait à faire, si nous avions seulement suivi une marche proportionnée à celle d'autres villes placées dans des conditions bien inférieures, Québec serait en voie de devenir aujourd'hui le premier port de mer de l'Amérique du Nord, si l'on en excepte New-York qu'il est impossible d'atteindre, même à pas de géant.—Quoi! Québec, capitale d'un pays constitutionnel depuis 1791, n'a pas même les édifices publics nécessaires. Les ministères sont à loyer et ils y seront encore jusqu'à...... jusqu'à ce qu'on les réunisse dans une vieille caserne rafistolée pour les recevoir. Le parlement n'est qu'une masure de briques et d'étoupe que le feu avertit tous les trois mois, et que la neige envahit par vingt ouvertures au moindre vent. Les deux ou trois rues commerciales de la ville offrent en maints endroits de misérables taudis lézardés, crasseux, noircis, suintant la moisissure, pendant que des espaces entiers, et de vastes espaces, restent vides de toute construction; à chaque pas, on heurte des décombres; des restes de maisons, et d'autres devenues inhabitables et abandonnées, se dressent partout sous les yeux; des vieilleries de toute espèce jonchent ce sol si jeune où devraient s'ouvrir les vastes avenues et les vivantes artères d'une ville de cent cinquante mille âmes; nous vivons, nous, habitants d'un monde nouveau, comme les fossiles d'un monde ancien; nous desséchons sur pied et nous restons renfermés dans nos murailles comme des momies dans leurs bandelettes, attendant que nous n'ayons plus absolument rien à faire que de pleurer sur tant de débris qu'un souffle de volonté et de détermination suffirait à convertir en splendeurs.

Voyez nos hôtels, ils sont vides; les rues ne montrent jamais que les mêmes figures, le plus souvent oisives, comme fatiguées de leur monotonie réciproque; rien ne vit, pas d'animation, on n'ose remuer de crainte de faire des faux pas. Le capital est défiant, jaloux, toujours sur ses gardes, détestant le nouveau, ne voulant rien favoriser: le commerce est craintif, il suit son sillon tête baissée, yeux fermés, avec l'effroi des routes inconnues. La hardiesse et la conception sont des témérités bien près d'être des folies; ceux qui peuvent beaucoup ne font rien, et ceux qui feraient beaucoup ne peuvent rien... et, tout cela, pourquoi? Pourquoi? parce que Québec, privé de communications l'hiver, avec le monde extérieur, vit durant six mois de sa propre substance, absolument improductif pendant cette morte saison qui dure la moitié de l'année, incapable même de rien préparer pour la belle saison qui suivra.

Et ici, plaçons, au sujet de Montréal, une réflexion dont le cours de cet écrit démontrera la justesse. Qui a fait le Montréal d'aujourd'hui, le Montréal que l'on connaît, cette ville florissante, magnifique, qui, dans un quart de siècle, rivalisera avec New-York lui même, lorsque les canaux auront été élargis et que les chemins de fer y viendront de toutes les directions? C'est le pont Victoria. Avant que fût construit ce pont qui met Montréal en communication non interrompue, l'hiver comme l'été, avec tout le continent américain, Montréal n'existait pas ou existait comme Québec, ce qui revient au même.—Depuis, des relations constantes avec les américains, un échange quotidien d'idées, une émulation toujours entretenue, des projets succédant aux projets, des entreprises nouvelles chaque jour mises en avant, un courant énergique et vigoureux, sans

cesse renouvelé, passant à travers tous les rangs de la population, lui ont versé un sang riche et allumé un esprit d'une hardiesse telle que les plus fastueuses conceptions lui semblent aisément réalisables.

Or, ce qu'a fait Montréal, il y a vingt ans que Québec aurait dû commencer à le faire, il y a vingt ans que tous les citoyens de la capitale auraient dû faire un sacrifice intelligent et intéressé qui assurât la construction du chemin de fer du nord ; toutes les fortunes auraient dû se réunir et s'offrir pour cette œuvre patriotique qui était en même temps une œuvre pleine de récompense, et Québec serait en voie de devenir, comme nous le disons plus haut, le second port de mer de l'Amérique.

Nous ne voulons rien risquer, rien dire au hasard dans cet écrit qui est avant tout une étude serrée et précise de la question qu'il s'agit d'exposer. Qu'on veuille nous suivre dans notre démonstration, et l'on se convaincra qu'il n'y a pas de destinées trop hautes auxquelles Québec ne puisse espérer et atteindre.

II

On peut considérer aujourd'hui, l'entreprise du chemin de fer du Pacifique Canadien comme définitivement abandonnée, à cause de son irréalisation telle qu'elle avait été originairement conçue. Ce chemin projeté se réduit maintenant à une ligne partant du lac Nipissingue et aboutissant au Sault Ste. Marie, près du lac Supérieur, d'où un embranchement le reliera au Northern Pacific Américain qui sera bientôt en pleine opération jusqu'à quarante milles de Fort Garry. De ce dernier point, la ligne canadienne s'étendra jusqu'à un port de la Colombie Anglaise, sur l'Océan Pacifique, de sorte qu'à part l'espace compris entre le Sault Ste. Marie et la frontière de Manitoba, le Dominion aura une ligne directe depuis la Colombie Anglaise jusqu'au lac Nipissingue,

Maintenant, à partir du lac Nipissingue, une autre ligne vient toucher Ottawa, en passant par Pembroke ; c'est l'extension du Chemin de Colonisation du Nord qui reliera directement la capitale fédérale avec Montréal ; vient ensuite le Chemin de fer du Nord qui n'est que le prolongement, et, pour ainsi dire, une section de la grande ligne du Pacifique. De Québec, par le moyen du Grand Tronc et de l'Intercolonial, on arrive jusqu'à Halifax, de sorte que voilà une ligne unique au monde, traversant le continent Américain dans sa plus grande largeur, et dont Québec sera, comme on va le voir, le principal entrepôt.

Il suffit de jeter un coup-d'œil sur la carte pour se convaincre qu'une ligne suivant la rive sud du lac Supérieur depuis Duluth, à son extrémité ouest, jusqu'au Sault Ste. Marie, à son extrémité est, pour de là se prolonger jusqu'à Québec, est presque droite et par conséquent plus courte qu'aucune autre ; avec un pont traversant la rivière Ste. Marie, le fret et les passagers peuvent être transportés de Duluth à Québec sans transbordement, sur un chemin de fer d'une largeur uniforme, en trente heures de moins que par toute autre route allant de la tête du lac Supérieur jusqu'à New-York ou Boston, attendu que la distance est de 300 milles moins grande. Il est donc établi, par ce seul fait, que les convois de chemins de fer peuvent être conduits à travers le Michigan, le Wisconsin et le Minnesota, le long du lac Supérieur, sans transbordement ni changement, jusqu'à Québec qui est à 480 milles plus près de Liverpool que ne l'est New-York.

Et non seulement cela. Mais, lorsque le chemin de fer qui doit atteindre le littoral de la Colombie Anglaise, en suivant la ligne américaine, depuis Duluth jusqu'à Pembina, et de là à travers Manitoba, la Saskatchewan et les Montagnes Rocheuses, comme nous le disions plus haut, sera construit et relié au chemin de fer du nord, on verra que la ville de Québec est, par cette route, à 340 milles plus près de la côte du Pacifique que par toute autre route, sans compter que le point où elle devra aboutir sur cette côte est à 500 milles plus près du Japon et de la Chine que ne l'est le port de San Francisco, qui a déjà avec l'Asie un commerce si considérable.

Ainsi donc, par une voie absolument canadienne, en exceptant l'espace compris entre le Sault Ste. Marie et la frontière de la Rivière Rouge, la distance entre

l'Asie et l'Angleterre est raccourcie de 1800 milles.

Maintenant, qu'il s'agisse de transporter les produits de l'extrême ouest à un port quelconque sur l'océan Atlantique, il n'y a pas le moindre doute que le commerce prendra de préférence la voie qui suit tout le nord des provinces d'Ontario et de Québec, depuis le Sault Ste. Marie, comme étant la plus courte et exempte de transbordements, et qu'alors le plus impérieux des intérêts, la nécessité commerciale, obligera de construire un pont qui relie Québec avec la côte sud, de telle sorte qu'il se trouvera exister une ligne non interrompue depuis l'extrême ouest, ou, si l'on veut, la côte du Pacifique, jusqu'aux ports de l'Atlantique, ligne unique, incomparable, incontestablement destinée à devenir la plus grande artère commerciale du Nouveau Monde.

Autre chose. Une nouvelle ligne, en voie de construction, devra relier avant longtemps Toronto à Ottawa. Cette ligne amènera le commerce de Toronto, d'Hamilton, de Détroit et de Chicago à Québec, sur une largeur de voie uniforme et par une route 25 milles plus courte que la route actuelle du Grand-Tronc. Le fret de toute nature pourra ainsi être expédié à Québec des extrémités de la province d'Ontario et placé dans les navires en partance pour l'Europe, pendant que le fret arrivant d'Europe, sera également expédié de Québec à Toronto, ou bien au Sault Ste. Marie d'où il sera écoulé dans les états du Michigan, du Wisconsin, du Minnesota, dans le Manitoba et jusqu'au Pacifique. Cette route sera à la fois la meilleure pour les émigrants; car, à leur arrivée à Québec, ils pourront être dirigés vers leurs destinations respectives sans changer de train.

Entre l'Europe et l'Asie, Québec placé comme au centre, comme point d'aboutissement des voies ferrées et des voies maritimes qui relieront entre eux trois continents, quelle splendide perspective ! La province de Québec devenue, non seulement le pivot de la Confédération, mais encore de l'Amérique du Nord, et sa capitale réalisant enfin la destinée infinie pour laquelle la nature l'a créée ! Les innombrables produits de l'Ouest, les cargaisons du Japon et de l'Angleterre passant sous ses pieds, et cela, grâce au chemin de fer du Nord servant de prolongement à la grande ligne du Pacifique, chemin tant désiré, tant attendu, qu'on croyait n'être plus qu'un rêve, et qui, avant trois ans peut-être, sera une réalité !

La ville des souvenirs, de l'histoire et des ruines ne se contentera plus du passé pesant sur elle de l'amas accumulé d'une poussière séculaire ; elle ne se contentera plus de la poésie de son site et de la pompe grandiose du vaste panorama qui l'enveloppe en s'écartant comme pour agrandir l'espace autour d'elle ; elle ne se contentera plus d'avoir de magnifiques débris et d'être belle encore dans son dénûment et sa déchéance, elle deviendra, aussi, elle, une ville du nouveau monde, elle se tournera vers l'avenir et en aspirera le souffle puissant qui flotte sur tant de cités naissantes et déjà merveilleuses ; elle prendra sa place, éclatante et superbe, dans les splendeurs de ce monde encore inconnu et cependant si près de nous ; la cité de Champlain et de Montcalm secouera les langes épaisses de son berceau, devenu presque une tombe ; elle jettera au vent sa poussière, et, sans rien perdre des gloires attachées à son nom, s'élancera dans la clarté de l'avenir, plus fière encore de ce qu'elle peut être que de ce qu'elle a été.

Nous, la génération actuelle, nous verrons le commencement de ces grandes choses, nous verrons les lueurs grandissantes de cette splendide aurore; et, ce qui mieux vaut, nous aurons écarté les voiles qui la couvrent, nous aurons fait le grand effort pour déchirer le nuage qui s'appesantit depuis si longtemps sur nos têtes, et nous aurons livré aux générations futures, spectacle inouï, une ville enfant sortie de ruines, avec une jeunesse dont nul ne peut prévoir le terme. Pour avoir attendu un quart de siècle, Québec prendra un quart de siècle d'avance ; il suffira de vingt ans pour faire une ville nouvelle sur des remparts démolis, tristes vestiges du passé, avec de larges avenues conduisant à des campagnes rayonnantes, au lieu des tristes ruelles où nous traînons aujourd'hui péniblement nos pas. Tout le Québec de l'avenir est dans l'œuvre accomplie du Chemin de Fer du Nord, et ce Québec là n'aura rien à envier au

passé auquel il apportera, au contraire, une majesté nouvelle et des splendeurs à jamais ineffaçables.

Maintenant que nous avons devant nous l'ensemble de cet avenir magnifique, voyons en détail ce qui contribuera à le former. Laissons la place aux faits seuls, ils sont assez éloquents pour convaincre en même temps que pour éblouir.

III

La position géographique de la ville de Québec est telle que, fût-elle abandonnée, et ses habitants fussent-ils atteints d'une léthargie incurable, le grand courant de l'ouest s'y fraierait forcément un passage, un nouveau peuple viendrait l'habiter, et les besoins du commerce y créeraient en peu d'années un entrepôt immense. Québec est une ville nécessaire. Nous sommes arrivés à cette époque où certaines entreprises, longtemps retardées, longtemps combattues, mais cependant inévitables, s'imposent à tous les esprits et les entraînent avec une force irrésistible. On voudrait reculer encore la construction du chemin de fer du nord que personne ne l'oserait, que personne ne le pourrait. Ce chemin est aussi nécessaire aujourd'hui que des rues et des maisons l'ont été jusqu'à présent, et aucune force d'inertie ne saurait l'empêcher d'être fait. Il se ferait, pour ainsi dire, malgré nous: ce qui ne signifie pas qu'il ne faille pas s'en mêler ou ne pas seconder par l'effort de toute une population le vaillant esprit d'entreprise de l'homme qui s'est définitivement chargé de son exécution ; nous voulons seulement établir la puissance de nécessité avec laquelle cette entreprise se présente, et son succès plus certain que toute volonté humaine, plus grand peut-être que toutes les espérances.

Le port de Québec peut contenir toutes les marines du monde réunies et donner passage au commerce de l'univers ; la capitale n'est pas seulement située de façon à être un entrepôt immense, mais encore une cité manufacturière de premier ordre: sa dette consolidée ne s'élève qu'à un peu plus de $2,600,000, auxquels il convient d'ajouter le million qu'elle a souscrit pour le chemin de fer du nord, et une dette flottante de sept cent quarante-cinq mille dollars. Cette dette, peut-être assez lourde aujourd'hui, quoique bien insignifiante, comparée à celle de la plupart des villes américaines, sera à peine sentie dans quelques années, alors que la population aura pris un accroissement rapide et que le développement du commerce sera tel que la seule différence des fortunes suffira à effacer l'intérêt de la dette avant dix ans.

Une dette n'est jamais lourde, du reste, lorsqu'une population est prospère ; et la Grande Bretagne, malgré sa dette énorme de cinq milliards, ne s'en aperçoit que pour s'en glorifier ; elle y puise même son principal élément de puissance et se fait une richesse de ce qui l'eût mené à la banqueroute, sans le prodigieux essor de son commerce dès la fin des guerres de l'empire. Les Etats-Unis, pourtant si taxés, ne se plaignent de leur dette que lorsque les désastres financiers viennent fondre sur eux ; et quand leur industrie aura, grâce à la protection, pris le vaste élan de celle d'Angleterre, ils se rappelleront à peine l'énorme fardeau que la génération précédente leur aura laissé. Montréal, chargé d'obligations, ne demande qu'à doubler la charge par toute espèce de grandes entreprises publiques. Et ici, qu'on nous permette une vérité qui a tout l'air d'un paradoxe :

Un pays jeune doit s'endetter avec plaisir, avec empressement, quand c'est pour s'ouvrir des communications et se créer des débouchés, et que ses ressources propres sont au-dessus du capital qu'il emprunte. Toute dette est alors une fortune en germe, parceque l'avenir est là, non seulement qui la solde, mais qui en centuple encore les effets bienfaisants. Pour devenir un grand pays et un grand peuple, il ne faut donc pas craindre de s'endetter : nos enfants paieront et ils en seront bien contents.

La valeur moyenne des exportations faites annuellement du port de Québec s'élève à onze millions, et, sur ce chiffre, le bois seul prend une part de neuf millions, tandis que la valeur des exportations s'élève pour Montréal à près de treize millions, quelque chose comme $1,500,000 de plus. Les bateaux de la compagnie du Richelieu, qui transportent une grande partie du fret local, ne voyagent que

pendant six mois et demi de l'année, et le Grand-Tronc ne peut plus suffire aujourd'hui aux besoins toujours croissants du commerce ; il en résulte que le chemin de fer du nord aura au moins sa part légitime du commerce qui se fait entre les deux villes, outre qu'il desservira une région où aucune concurrence n'existe.

Le pays qui s'étend sur la rive nord du fleuve, entre Montréal et Québec, est très-riche en productions agricoles et minérales, outre qu'il offre à l'industrie toutes les ressources et tous les moyens de grande exploitation industrielle.

La terre en culture, qui s'étend sur une profondeur variable de vingt à cinquante milles, et comprend environ 2,730,000 âcres, donne de magnifiques récoltes de foin, d'avoine, de blé, d'orge, de pois et de patates ; les pâturages y sont incomparables et la population y dépasse 225,000 âmes. Il s'y trouve plus de vingt-cinq grands moulins à scie qui produisent trois cent cinquante millions de pieds de bois par année ; les forges donnent 8000 tonneaux de fer ; les fabriques de laine, de machines, de clous et de papier, ainsi que les moulins à farine, tous sur une grande échelle, quoique peu nombreux, sont situés dans le voisinage immédiat de la ligne.

Trois-Rivières, situé à égale distance des deux grandes villes de la Province, augmente sensiblement depuis quelques années ; le commerce de bois surtout lui a donné une impulsion considérable. Tout le monde sait que la vallée du St. Maurice est une des futures vaches grasses du pays ; à l'extrémité du chemin des Piles se trouve un magnifique pouvoir d'eau, où les bois variés qui s'étendent sur la vaste région du St. Maurice, peuvent être travaillés et transportés immédiatement en chemin de fer, soit à Québec, soit à Montréal, soit à un endroit quelconque des Etat-Unis, sans changer de chars. Les billots, qui descendent aujourd'hui le St. Maurice et qui fournissent deux cents millions de pieds de bois aux moulins de Trois-Rivières, avec beaucoup de frais et de risques dans leur passage à travers les rapides, pourraient être bien plus aisément découpés aux Piles et transportés de là directement sur le train. Depuis les Piles jusqu'à soixante-dix milles plus haut, la rivière n'a pas de courant, de sorte que rien n'est plus facile que d'y retenir et classer les billots ; en même temps, les bois durs qu'on ne peut faire porter à la derive ni transporter d'aucune façon, et qui par conséquent ne rapportent encore rien, trouveront immédiatement dans le chemin de fer un instrument d'expédition pour eux sur les divers marchés du monde; de plus, le transport des ouvriers et de leurs provisions, et l'emploi d'un steamer sur le St. Maurice, au sein même de cette vaste région forestière, apporteront un aliment considérable à l'embranchement des Piles et suffiront, en peu de temps, à lui donner de beaux bénéfices.

A part Trois-Rivières, il y a des chefs-lieux considérables sur la rive nord du fleuve, tels que Lorette, Cap-Santé, Rivière-du-Loup, Berthier, l'Assomption et surtout Joliette, qui est situé à onze milles de la ligne, et dont la population s'élève à 3000 âmes

Ces chefs-lieux fourniront par eux-mêmes un joli appoint au commerce local, c'est-à-dire celui qui se fera sur la ligne même ; mais il est impossible d'établir ni même de concevoir ce que l'industrie seule du bois apportera de ressources à ce commerce. La région forestière, située sur la rive nord du fleuve, est presque infinie ; de nombreux pouvoirs d'eau la traversent, de sorte qu'il sera extrêmement facile de conduire ce bois jusqu'au chemin de fer, de le préparer et de l'expédier sur place dans tous les pays où il trouve un marché.

Le fer deviendra aussi un des aliments principaux du commerce local ; on sait en quelles quantités il existe, non seulement dans la vallée du St. Maurice, mais encore en divers autres endroits sur la rive nord ; ce fer serait transporté des mines à la ligne principale par de courts embranchements, de sorte que l'un des plus riches et des plus abondants produits de la province trouverait bientôt un moyen de transport qui lui a manqué jusqu'ici, et l'exploitation en ferait une source de richesse inépuisable.

Le général Seymour, ingénieur-en-chef du chemin de fer du nord, en estime le revenu annuel à $1,453,000, en basant ses calculs sur l'état de choses actuel, seu-

lement pour le commerce local, et à $730,000 pour le transit, ce qui donne un revenu total de plus de deux millions. La compagnie du Richelieu fait, elle, en chiffres ronds, $500,000 par année, et de bénéfice net, à peu près $150,000 ; l'année de la compagnie Richelieu, ne l'oublions pas, ne dure que six mois ; et, à ce sujet, qu'il nous soit permis de dire un mot en passant sur la jalousie qu'inspirerait, prétend-on, à la compagnie Richelieu et au Grand-Tronc, la construction du chemin de fer du Nord.

IV.

Cette jalousie, si elle existe, est absolument inintelligente, et il faut de bien fortes preuves pour y croire ; le Grand-Tronc a peut-être plus de motifs pour la ressentir, mais ces motifs sont insuffisants, comme on peut s'en convaincre. Il se peut que quelques individualités, dans ces deux grandes compagnies, voient notre chemin de fer d'un mauvais œil ; mais, comme corps, elles n'ont rien à en craindre : au contraire.

La compagnie du Richelieu fait un commerce tout à fait à part ; aucun chemin de fer au monde ne pourrait lui enlever son fret et qu'une très faible partie de ses passagers, ceux qui sont en retard ou trop pressés. Tout le monde sait que le transport par eau est beaucoup plus économique que par terre, et que, dans la belle saison, les voyageurs préfèrent de beaucoup les bateaux aux chemins de fer. Et puis, c'est un bien grand préjugé que celui qui fait redouter la concurrence ; c'est elle qui fait vivre le commerce au lieu de le tuer ; ce qu'elle tue, c'est le monopole, lui-même souvent son propre ennemi. La concurrence multiplie les moyens de transport, les met à la portée de tous, stimule l'envie de produire par la facilité de l'expédition, poursuit le producteur partout où elle peut l'atteindre, lui offre les moyens à son choix de vendre ou d'acheter, triple, décuple pour lui les occasions d'étendre ses affaires, apporte en toutes choses le mouvement et disperse la circulation qui est la vie. Deux marchands, deux industriels, deux hôteliers font plus dans un endroit qu'un seul ; ils répandent certains goûts qui deviennent des besoins, et ces besoins en créent d'autres à l'infini : on veut des méthodes nouvelles, des étoffes meilleures et à meilleur marché, on veut des plats différemment apprêtés ; de là la concurrence qui, sous une foule de formes, se prête aux goûts ou aux besoins des consommateurs, et en grossit incessamment le nombre.

S'il y a une ligne par eau, faites une ligne par terre, et vous êtes certain que la première augmentera ses profits. Cela est bien simple. Le surplus du commerce nouvellement créé ne peut pas tout s'écouler par la même voie, le choix du producteur varie, il prend le moyen de transport qui convient le mieux suivant les lieux et les circonstances, et il se trouve que l'ancienne ligne hérite d'une partie du commerce et du mouvement qui résultent de l'établissement de la nouvelle ligne. Tous les hommes qui ont la véritable intelligence des affaires et qui connaissent les lois de la production, sont d'accord là dessus ; la compagnie du Richelieu n'a donc rien à perdre, et même beaucoup à gagner par la construction du chemin de fer du nord.

Quant au Grand-Tronc, ah ! s'il est vrai que le Grand-Tronc mette des bâtons dans les roues, c'est autant en pure perte que c'est étroit et aveugle de sa part. Il ne peut pas empêcher jamais qu'il s'établisse une ligne sur la rive nord, pour une vaste région de pays en grande partie déjà ancienne, cultivée, importante, et qui est totalement privée des chemins de fer dont elle a un besoin absolu. Il ne peut pas faire en sorte que toutes les villes principales de la province étant du côté nord du fleuve, c'est précisément ce côté là qui n'ait pas ses moyens de communication, que la moitié du pays soit complètement négligée et abandonnée au profit de l'autre moitié, et que, des garanties plus que suffisantes étant offertes aux capitalistes, ceux-ci ne voient et n'entendent rien, et ne comprennent dans l'univers que les exposés du Grand-Tronc. Il ne peut se faire que le fleuve St. Laurent n'ait qu'une seule rive, et que du côté opposé, ce soit le néant au lieu d'être un pays extrêmement riche, mais qui, tant qu'il n'aura pas de chemin de fer, sera comme s'il était extrêmement pauvre.

Non ; au point où en sont aujourd'hui les choses, toute l'influence et toute l'opposition du Grand Tronc ne feraient rien, et l'évidence de sa maladresse le contraindrait peut-être le premier à la reconnaître. En travaillant contre le chemin de fer du nord, le Grand-Tronc travaillerait contre ses propres intérêts. Jamais deux lignes de chemin de fer nécessaires ne se sont nui réciproquement ; au contraire elles sont utiles l'une à l'autre. En 1870, pendant que les canaux du Saint Laurent ne recevaient que 15 p. c. du commerce de l'ouest, le canal Erié, passant à travers l'état de New-York, en recevait 85 p. c. Et cependant, de chaque côté du canal Erié, il y une ligne de chemin de fer. Voulez-vous savoir quels sont les chemins de fer qui réalisent les plus beaux bénéfices aux Etats-Unis ? ce sont précisément les deux chemins suivant chacun une rive du canal Erié. Là où la production est égale aux moyens de transport ou les dépasse, toute nouvelle ligne qui s'établit ne peut que prendre le surplus du commerce, et, en contribuant à le développer et à le stimuler, réagit sur les anciennes lignes qui profitent de cette augmentation.

Du reste, les actionnaires du Grand Tronc en doivent être convaincus. Ils savent fort bien que leur chemin de fer a plus de fret aujourd'hui qu'il n'en peut transporter, que, par conséquent, l'établissement d'une nouvelle ligne, loin de lui nuire, ne ferait que satisfaire un besoin qu'il est, lui, dans l'impossibilité de satisfaire, et que, d'ailleurs, il y a, sur le côté nord du St. Laurent, toute une région à peu près inexploitée, dont les produits, ne pouvant être transportés par le côté sud, ont absolument besoin d'une ligne sur leur propre terrain.

V.

Celà étant établi, gardons-nous soigneusement de prêter l'oreille à toutes ces rumeurs, à tous ces rapports venus de sources toujours impossibles à tracer, qui fuient invariablement devant le point d'interrogation clair et net.

M. McGreevy n'était pas plus tôt arrivé en Europe depuis deux ou trois jours que déjà les nouvellistes faisaient connaître qu'il n'avait reçu que des échecs de tous côtés et qu'il allait revenir à sa courte honte. Où ces messieurs puisaient-ils tant de science ? on se le demande ; à coup sûr, ils ne sont pas inspirés, et l'Esprit Saint, dans les temps de crise, ne se confie pas à tout le monde. La meilleure réponse à faire à tous ces mauvais contes, c'est que nous n'avons plus à nous occuper des moyens ni des instruments, qu'il s'agit pour nous de vivre ou de mourir, et que, si nous voulons vivre, il faut de suite, énergiquement, immédiatement, rejeter toutes les causes de mal, il faut nous défaire de l'envie et de l'animosité personnelle qui ont toujours fait à Québec plus de mal que tous les chemins de fer au monde ne pourraient lui faire de bien.

Comment ! messieurs, nous habitons la capitale de la plus ancienne et de la plus riche province du Dominion, et c'est précisément cette capitale qui a, de toutes les villes, le moins de communications avec l'extérieur ! Montréal, Ottawa, Trois-Rivières et Québec sont situés sur la rive nord de deux fleuves qui, pour ainsi dire, n'en font qu'un, et c'est précisément cette rive qui n'a pas de chemins de fer ! Entre la capitale du Dominion et la capitale de la province il n'y a pas de communication directe ; cette chose inconcevable, inexplicable, nous la voyons tous les jours, nous en gémissons, et depuis vingt ans, toutes les fois qu'il s'est agi d'y porter remède, qu'est-ce donc qui en a empêché ? qu'est-ce qui empêche d'avancer d'un pas ? Ah ! c'est que pour toutes les entreprises publiques on se divise par coteries ; ce n'est plus l'affaire de tout le monde, c'est l'affaire de tel ou tel qui a ses partisans ; un entrepreneur devient un simple candidat. Si Québec était privé de pain, et que deux boulangers fussent sur les rangs pour savoir à qui lui en fournirait, de suite ils diviseraient la ville en deux et tout le monde mourrait de faim plutôt qu'une moitié cède à l'autre.

Nous n'avons pas d'esprit public, cet esprit qui fait céder l'intérêt personnel au bien général, le bien général auquel tout le monde participe.

On croit qu'on n'a rien à gagner personnellement à voir une ville en bon état, prospère, avec de larges rues, toutes les

facilités et tous les débouchés pour le commerce, et voilà pourquoi d'une ville, dont la nature a fait un chef-d'œuvre, nous avons réussi à faire comme une vieille mâchoire pleine de trous, où s'agitent encore quelques dents branlantes.

La corporation a toutes les peines du monde à faire de petites améliorations indispensables ; pourquoi ? parcequ'il suffit de quelques propriétaires fossiles, dans une rue ou dans un quartier, pour tout retarder, tout empêcher. Si un quartier a besoin d'une chose, un autre intervient immédiatement pour l'empêcher de l'avoir ; de même pour une rue, pour un simple bout de rue ; on a dans l'idée que ce qui peut être l'avantage de l'un est nécessairement au préjudice de l'autre, et voilà pourquoi l'on n'avance à rien.

Qu'est-ce qui a fait les villes américaines, Messieurs? c'est l'esprit public. Chacun est d'abord citoyen d'une ville entière, avant de l'être de tel quartier, de telle rue, l'habitant de telle maison. Quand il s'agit d'un intérêt général, il s'oublie momentanément, parce qu'il sait bien que plus tard il y trouvera son compte. Aussi, vous voyez là des hommes riches qui font des cadeaux de 50, 60, 100, 200,000 piastres à des institutions publiques; vous en voyez comme cela dans toutes les villes américaines. Ici. nous possédons l'Institut Canadien qui n'a pas encore reçu de cadeaux de $50,000. Chacun pour soi, et voilà pourquoi Québec n'avance à rien. Que j'entreprenne une chose évidemment utile à tout le monde, mon voisin de suite me mettra des bâtons dans les roues, et s'il ne trouve pas de bâtons, il se mettra le corps en travers pour m'obliger à rester sur place. Aujourd'hui, voilà qu'on est en voie d'entreprendre un chemin de fer qui est le sang, la moëlle, le pain de Québec; tout le monde est d'accord là-dessus. Eh bien ! le croirait-on ? Il y a encore là deux partis; les adhérents de l'un seraient enchantés que l'autre échouât, et ils ne prennent pas la peine de penser un instant que ce nouvel échec serait la ruine définitive de l'entreprise ; ils s'imaginent qu'ils pourraient revenir, eux ensuite, avec d'autres moyens, d'autres combinaisons, d'autres hommes, et que les supplantés les laisseraient tranquillement faire la chose à leur gré et en cueillir tous les fruits. Ils ne voient pas qu'ils ne font qu'éterniser de cette sorte une lutte qui est la ruine de tous, une lutte qui, si elle réussit encore, nous forcera à plier bagage et à quitter pour toujours ce pauvre Québec qui ne sera plus qu'un tas de poussière dans dix ans.

Comment ! vous n'en avez donc pas encore assez des ruines d'aujourd'hui ! Faut-il que toute la ville y passe ? Eh pardieu ! que le diable en personne vienne construire le chemin de fer du nord, et laissez-le faire. Les habitants seuls de Champlain y trouveraient à redire : pour moi, quoique le diable soit mon plus grand ennemi, je n'aurais pas d'objection à prendre un sous-contrat. Finissons-en une fois pour toutes.

L'exécution du chemin de fer du nord est maintenant entre les mains d'un homme qui offre des garanties sérieuses ; pour assurer cette exécution, le gouvernement a fait des sacrifices réels, de nature à satisfaire les capitalistes les plus exigeants. Entendons-nous, entendons-nous pour seconder cette œuvre ; ajoutons tout le poids et tout l'élan du patriotisme à l'action du gouvernement et même aux calculs intéressés. On n'obtiendra jamais qu'un entrepreneur, fût-ce même sir Hugh Allan, cet homme désintéressé au point de donner en pure perte 350,000 dollars, s'offre en sacrifice sur l'autel de la patrie, et nous fasse des chemins de fer qui le ruinent. Sachons donc être contents et satisfaits quand nous avons un entrepreneur qui remplit toutes les conditions désirables et qui, déjà, a donné pour $150,000 de contrats et sous-contrats. Il me semble que c'est aller assez rondement en besogne, et qu'à moins d'être résolu à s'ensevelir sous les ruines de sa ville, on ne peut en demander d'avantage en si peu de temps.

Sachons voir un heureux prélude dans ce commencement, et ayons confiance pour le reste. Si notre confiance est encore une fois trompée, eh bien ! nous n'aurons plus qu'à remettre notre cause à Dieu, et à en appeler aux puissances célestes pour faire ce qu'il semble qu'aucune puissance humaine ne peut accomplir.